1. Das Lotswesen auf der Weser

Text von Heinz-Werner Stürzer, 1970

(aus DER SCHLÜSSEL Nr. 4/70)

Als der Bremer Heidenbekehrer Willehad 789 nach Christus in Blexen an der Wesermündung starb, wurden seine sterblichen Überreste per Schiff nach Bremen überführt. In der Geschichte wird jedoch nicht gesagt, wer das Schiff führte, und ob dem Schiffsführer ein Lotse zur Seite gestanden hatte. Weil die Geschichtsschreiber dieser Frage so wenig Bedeutung beimaßen, mußten die Lotsen an der Weser noch ein rundes Jahrtausend warten, bis ihr Beruf endlich auf Pergament erstmals erwähnt wurde:

Lotsenversetzen auf der Außenweser, 1947

1720 wütete im Mittelmeer die Pest, und deshalb untersagte die Regierungskanzlei Oldenburg in einer Quarantäneverordnung den Lotsen, Pest-verdächtige Schiffe in die Weser einzubringen.

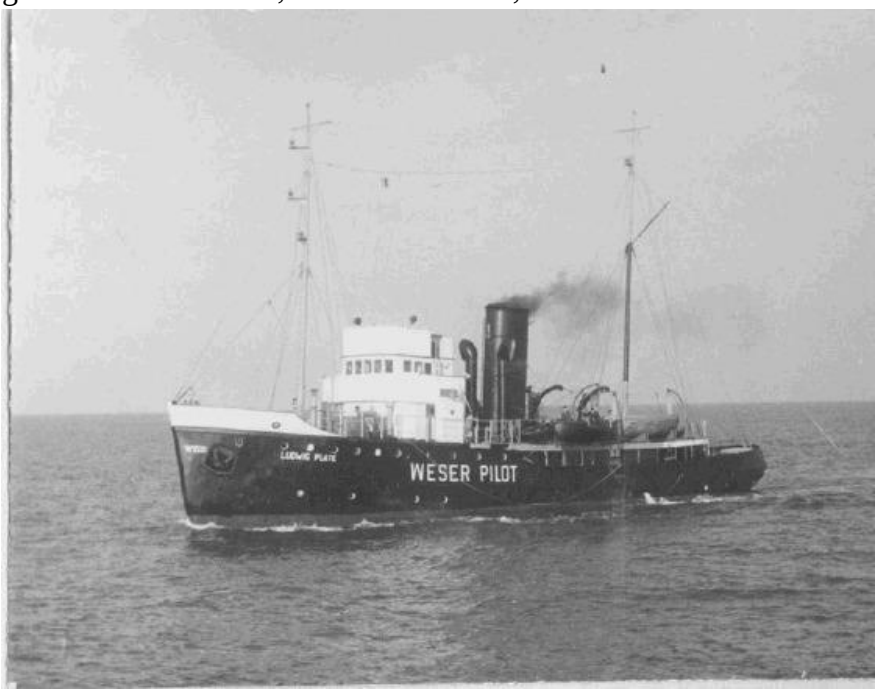
Das war im Oktober vor 250 Jahren.

Dabei muß der ehrwürdige Berufsstand viel älter sein. Das geht allein schon aus dem Wort Lotse hervor. Es ist germanischen Ursprungs, mit dem niederländischen *lodsman*, dem altenglischen *lodemann* und dem althochdeutschen *Lytsager* verwandt. Heute würde man Geleitsmann sagen. Und das Bundesverkehrsministerium definiert denn auch in dem 1954 verkündeten Seelots-Gesetz den Lotsen als einen Mann, der „Schiffe als Orts- und Schifffahrtskundiger geleitet".

Die Mitglieder einer Lotsengesellschaft an Weser und Jade konnte man vor zweihundert Jahren noch mit den Fingern einer Hand abzählen. Bis Mitte des 20. Jahrhunderts war der Verkehr aber schon so stark angewachsen, daß die Lotsenbrüderschaft Weser Il sechzig Mitglieder hatte. Von 1955 bis heute (1970) hat sich die Zahl noch einmal verdoppelt. Nicht zuletzt aufgrund der Tatsachen, daß 1958 das Revier (wie in historischen Zeiten auch schon üblich) auf die Jade ausgedehnt wurde, und daß seit 1964 die Seelotsen die Landradarstationen mitbesetzen, sobald die Sicht unter 3000 Meter absinkt, Eisgang herrscht, das Lotsenschiff wegen Sturmes auf Binnenposition geht oder besonders tiefgehende Schiffe gelotst werden sollen.

Lotse konnte werden, wer sechs Jahre lang als A6-Mann gefahren war, eine sechsmonatige Ausbildungszeit absolvierte und gut sehen und hören kann. Auf gutes Hören wird beson-

ders viel Wert gelegt, seit der britische Dampfer „Silverdale“ 1898 im Nebel auf der Außenweser, mit dem schwerhörigen Lotsen Haase an Bord, den Lloyd-Dampfer „Pfalz“ gerammt hatte. Haase, so hieß es damals, habe



Lotsendampfer LUDWIG PLATE ex Kriegsmarine-Schlepper RABAUL, Bj. 1943. Foto: Hilgerdenaar

nicht gewußt, daß die „Pfalz“ dort lag, weil er deren Nebelsignale nicht hören konnte.

Eine Verpflichtung für den Kapitän, einen Lotsen zu nehmen, hat es bisher auf dem Revier nicht gegeben. Schiffe über 1000 BRT sind heute nur verpflichtet, die Lotsengebühr zu zahlen, nicht den Lotsen an Bord zu nehmen. In solchen Fällen steckt der Staat die Gebühr in seine Tasche und finanziert damit den Unterhalt der Lotsenschiffe und der Radarstationen.

Doch weit kommt er mit diesen Beträgen nicht, denn nur das Seebäderschiff „Roland von Bremen“ verzichtet regelmäßig auf den Lotsen. Selbst die Englandfähre und die Trawler nehmen Lotsen, schon allein deshalb, weil in einem Versicherungsstreitfall die Frage aufkommen kann, wie denn die Brücke besetzt war.

Die Geschichte der Weser-Lotsen besteht zu einem wesentlichen Teil schon immer in einem harten Streit der Weserhäfen untereinander, genauer der bremischen auf dem rechten und der oldenburgischen auf dem linken Weserufer. Es gab untereinander konkurrierende Lotsengesellschaften und außerdem noch Privatlotsen in Burhave, Fedderwarden, Brake, Geestendorf, Bremerhaven und Helgoland.

Obwohl Bremen schon im frühen Mittelalter die Weser als „seinen Strom“ betrachtete, gaben bis in die Napoleonische Zeit die Oldenburger auf der Weser den Ton an. Sie finanzierten durch den Elsflether Weserzoll über zehn Prozent ihrer Staatseinnahmen und verlangten schließlich sogar, daß der Name Bremen in den Schiffspapieren ganz gelöscht würde! Da verlagerte sich unerwartet das Weserfahrwasser fort von der Oldenburger Seite, und nun bekamen die Geestendorfer Lotsen Oberwasser. Sie hatten sich schon 1723 das Wohlwollen der Bremer dadurch errungen, daß sie nach einer kurfürstlichen Verfügung bei einkommenden Schiffen den Ballastsand nicht mehr in die Weser werfen ließen, die dadurch noch weiter versandet wäre.

Nun verlegten die Oldenburger sich aufs Bitten: Die Bremer Kaufmannschaft möge sich verpflichten, nur Lotsen vom linken Weserufer zu nehmen. Die Bremer jedoch waren für die freie Konkurrenz auf der Weser, wenngleich sie nach der Gründung Bremerhavens dann doch Privilegien schufen: Ausgehende Schiffe durften nicht von „Ausländern“ beraten werden. Und Oldenburger waren nun einmal die schlimmsten Ausländer. Einen davon erwischte die Polizei 1834 in Bremerhaven auf einem ausgehenden Schiff. Der elende Übertäter landete im Gefängnis und mußte anderntags die Stadt innerhalb einer halben Stunde verlassen. So gefährlich war damals der Lotsendienst.

Durch einen Trick hatten sich die Bremer schon zwei Jahre zuvor (1832) die Konkurrenz aus Brake vom Halse geschafft. Sie

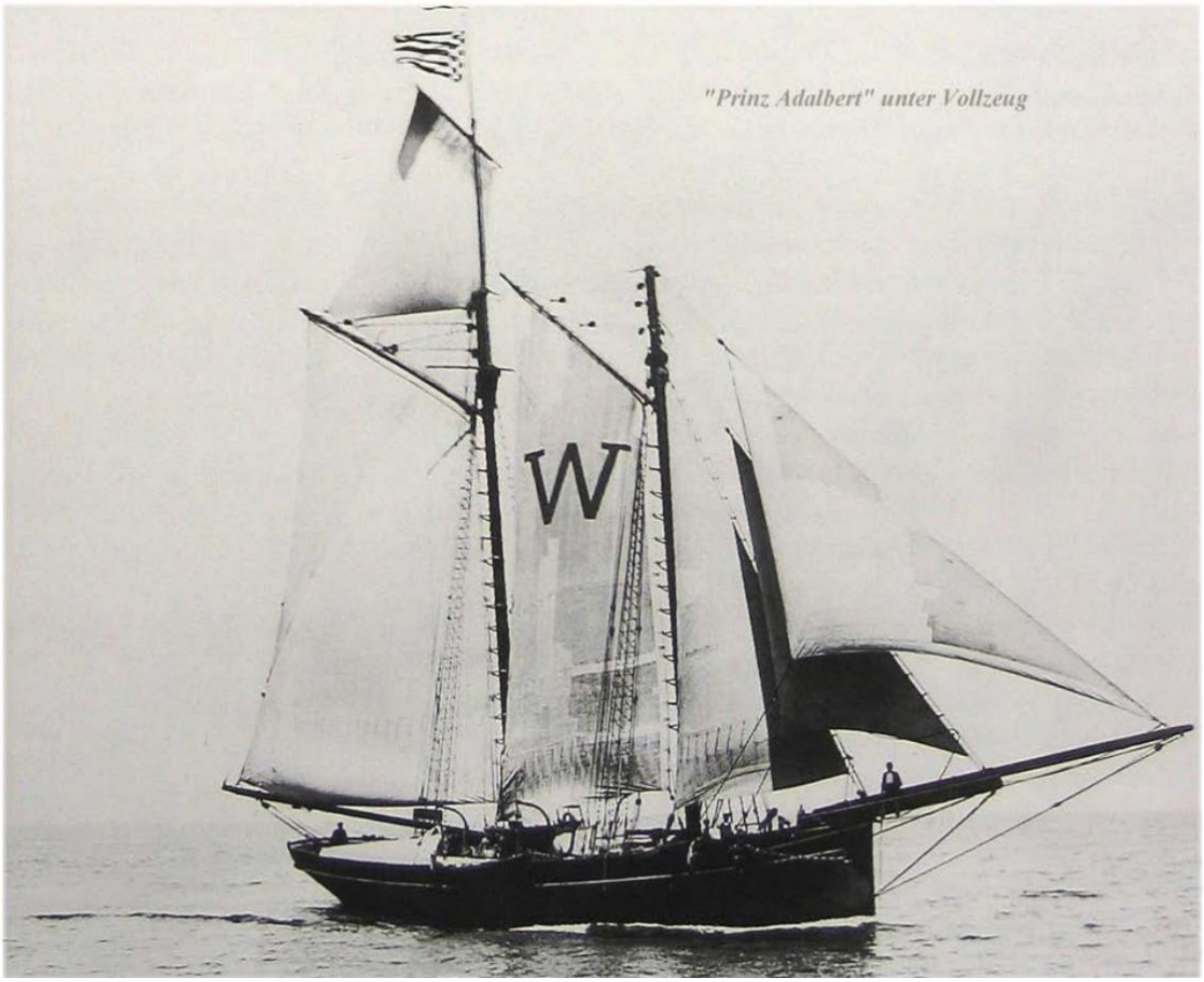
ernannten den führenden Braker Lotsen Addicks zum bremischen Oberlotsen. Und dieser veranlaßte fortan seine Stammkunden, Bremerhaven anzulaufen. Im gleichen Jahr fusionierte die bremische Lotsengesellschaft mit der in Geestendorf.

Aber es dauerte noch bis 1903, bis auch die restlichen Lotsen vom Oldenburger Ufer der neuen Brüderschaft beitraten und sogar das einst verhaßte Symbol als gemeinsames Signal akzeptierten: die Streifen der bremischen Speckflagge.

Erst seitdem gelten Oldenburger diesseits der Weser nicht mehr als Ausländer!

Das Traditionsschiff „Seelotse“, Baujahr 1956

\- - -



Lotsen-Schoner „Prinz Adalbert“, hier noch als Segelschiff unter Vollzeug. Ein Motor wurde erst 1927 eingebaut. Man beachte die Bremer Speckflagge im Großtop und das W (wie Weser) im Segel!

Lotsen-Schoner „Prinz Adalbert“, als Motorschiff (ohne Bäume und Gaffeln) im Jahr 1952. Durch Verlust der Besegelung und durch das unförmige Ruderhaus hat das Aussehen des Schiffes doch sehr gelitten. „Nachfahrer“ bedeutet, dass benötigte Lotsen von Land auf die Versetzposition transportiert werden (wenn es mehr Aufkommer als Abgänger gibt). Das 1903 gebaute Schiff wurde wenig später (1958) außer Dienst gestellt und in Hamburg abgebrochen.

2. Und wie ist das heute (2021) mit den Lotsen?

Als Seelotsenanwärter/in darf nur zugelassen werden, wer für den Beruf des Seelotsen auf Grund seiner/ihrer Berufsausbildung und Berufserfahrung befähigt sowie geistig und körperlich geeignet ist und die erforderliche Zuverlässigkeit besitzt. Der Antragsteller/die Antragstellerin muß zum Zeitpunkt der Zulassung :

1. ein gültiges Befähigungszeugnis ohne Einschränkung in den nautischen Befugnissen zum Kapitän für den Dienst auf anderen als Fischereifahrzeugen oder ein als gleichwertig anerkanntes Befähigungszeugnis eines Mitgliedstaates der EU besitzen,
2. ausweislich des Seefahrtbuches oder eines gleichwertigen amtlichen Dokuments nach dem Erwerb eines solchen Befähigungszeugnisses eine Seefahrtzeit von mindestens zwei Jahren innerhalb der letzten fünf Jahre in einer dem Befähigungszeugnis entsprechend nautisch verantwortlichen Position (als Kapitän, sein Stellvertreter oder als 1. Naut. Offizier) geleistet haben,
3. ein Zeugnis des seeärztlichen Dienstes der „Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation“ über seine körperliche und geistige Eignung vorlegen,
4. die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen und gute Kenntnisse der englischen Sprache besitzen.

Deutscher Bundestag

Presse

Geänderte Zugangsvoraussetzungen für Seelotsen-Ausbildung

Verkehr und digitale Infrastruktur/Gesetzentwurf - 17.03.2021 (hib 341/2021)

Berlin: (hib/HAU) Die Bundesregierung will die Zugangsvoraussetzungen für die Seelotsen-Ausbildung modifizieren. Dies sei nötig, da aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung in der deutschen Seeschifffahrt zunehmend ein struktureller Bewerbermangel für den Beruf des Seelotsen zu verzeichnen sei, heißt es in dem „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes“ (19/27528).

Nach aktueller Rechtslage müssten Bewerberinnen und Bewerber für die Seelotsenanwartschaft neben einem gültigen Befähigungszeugnis zum Kapitän eine bestimmte Seefahrtzeit nachweisen können, schreibt die Regierung. Durch den Rückgang von Schiffen, die unter deutscher Flagge fahren, und die damit verbundene rückläufige Entwicklung bei der Ausbildung deutscher Seeleute hätten sich Bewerber dieser Qualifikation in den letzten Jahren drastisch verringert. „Unter den derzeitigen Voraussetzungen werden die in den nächsten Jahren durch Ruhestand vakant werdenden Stellen nicht mehr nachbesetzt werden können“, heißt es in der Vorlage.

Die Neukonzeption der Ausbildung betrifft demnach insbesondere die Kompensation der klassischen Seefahrtzeit durch eine „bedarfsgerechte Praxisausbildung“. Statt der bisherigen achtmonatigen Ausbildungszeit, die Anwärter vor einem Einsatz als Seelotsen durchlaufen mussten, solle eine maximal zweijährige, modulare Ausbildung geschaffen werden, die einem breiteren Bewerberkreis die Möglichkeit zum Erwerb der notwendigen Kenntnisse eröffnet, schreibt die Regierung. Dieser neue Ausbildungsweg soll durch eine Änderung der Verordnung über die Aus- und Fortbildung der Seelotsen geregelt werden. Daneben ist als Ausgleich für die Kompensation der Fahrtzeit die Intensivierung der umfassenden psychologischen Eignungsbeurteilung geplant.

Ausdruck aus dem Internet-Angebot des Deutschen Bundestages
https://www.bundestag.de/presse/hib/828822-828822
Stand: 16.07.2021

Neues Lotsenhaus in Bremerhaven (2020, ca. 120 Lotsen)

So sieht das Logo der Weser-Lotsen aus:

3. Private Lotsenversetzer geben auf

02. MÄRZ 2020

Die „Deutsche Lotsenboot Reederei“, ein Joint Venture der Offcon GmbH und der Buksér og Berging AS, zieht sich aus der Versetzung der Hafenlotsen in Bremerhaven zurück. Gegenüber der Nordsee-Zeitung erklärte Geschäftsführer Harald Hübner, dass im vergangenen Jahr viel weniger Schiffe die Unterweserstadt angelaufen hätten, als in der Ausschreibung angegeben worden war. In der europaweiten Ausschreibung des zuständigen Hansestadt Bremischen Hafenamtes war die Rede von 10.800 Fahrten, Hübner hat aber nur 8.500 Fahrten gezählt.

Doch durch die verringerten Fahrten rechnet sich der Betrieb laut Hübner nicht, so dass es nun nach einem Jahr zum vorzeitigen Vertragsende kommt. Der Bremerhavener Hafenkapitän Andreas Mai bestätigte, dass die Verträge einvernehmlich aufgehoben wurden.

Zunächst soll nun für ein halbes Jahr der Lotsbetriebsverein, der für die Versetzung der See- und Flusslotsen auf der Weser zuständig ist, auch die Versetzung der 32 Hafenlotsen übernehmen. Anschließend will man sich beim Hafenamt zusammensetzten und schauen, wie ein sicherer, verlässlicher und wirtschaftlicher Betrieb der Versetzung organisiert werden kann.

Versetzboot der „Deutschen Lotsenboot Reederei“